Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8410**

17. Wahlperiode 20. 01. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stocken der Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen kann derzeit nicht umgesetzt werden, weil die Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH nicht abgeschlossen sind. Dabei regelt das am 19. Juli 2011 in Kraft getretene Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) die Voraussetzungen für eine Bemautung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Rund 1 000 km Bundestraßen erfüllen danach die gesetzlichen Kriterien und sind mautpflichtig. Zudem lassen die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen „Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen" (Bundestagsdrucksache 17/6181), „Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen" (Bundestagsdrucksache 17/6695) sowie „Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen" (Bundestagsdrucksache 17/5412) Fragen nach Effizienz und künftigem Betrieb des Mautsystems in Deutschland offen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann werden die Verhandlungen mit Toll Collect über einen Betreibervertrag zur Erhebung der Maut auf Bundesstraßen abgeschlossen sein?
2. Mit welcher Zeitspanne rechnet die Bundesregierung von der Unterzeichnung des Betreibervertrages bis zum Startzeitpunkt der Mauterhebung?
3. Rechnet die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode mit der Umsetzung des am 19. Juli 2011 in Kraft getretenen Bundesfernstraßenmautgesetzes?
4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Umsetzung des 19. Juli 2011 in Kraft getretenen Bundesfernstraßenmautgesetz?
5. Aus welchen Gründen verzögerten sich die Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH im Rahmen der Einführung der Maut auf vierspurigen Bundesstraßen?
6. Gibt bzw. gab es für die Vertragsverzögerungen einen direkten Zusammenhang mit den laufenden Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect?
7. Wann wird das seit 2004 laufende Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect auf Schadenersatz für verlorene Mauteinnahmen wegen verspäteter Einführung des Systems und diverser Verletzungen des Mautbetreibervertrags beendet werden?

8. Wie hoch sind die bisherigen Ausgaben des Bundes für Anwälte, Schiedsrichtervergütungen und Gerichtsauslagen in beiden Verfahren?

9. Wird die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen bis zur vollständigen Funktionalität in mehreren Schritten erfolgen?

   Wenn ja, wie sollen diese gestaltet werden?

10. Welche konkreten Potentiale sieht die Bundesregierung, um die Effizienz und Flexibilität des Lkw-Mautsystems zu erhöhen, von denen Toll Collect in ihrer Pressemitteilung vom 19. September 2011 spricht?

11. Welche konkreten Überlegungen gibt es, diese umzusetzen?

12. Welche Auswirkungen für die Mauterhebung und die Mauteinnahmen hat die kontinuierliche Reduzierung der Betriebskosten im Mautsystem, wie sie Toll Collect angibt?

13. Wie erklärt sich die Bundesregierung die starke Doppelnutzung des manuellen Ticketsystems und des automatischen Ticketsystems?

14. Wie wird die Gesamtzahl der Falsch- und Nichtzahler in der zur Berechnung der Aufdeckungsquote laut Betreibervertrag angewandten Formel bestimmt?

15. Welche Zahlenbasis wurde 2010 für die Berechnung der korrekten Gesamterfassungsquote verwendet, und wie wurde diese ermittelt?

16. Welche Zahlenbasis wurde 2011 für die Berechnung der korrekten Gesamterfassungsquote verwendet, und wie wurde diese ermittelt?

17. Wie hoch waren die operativen Kosten für das automatische, stationäre und mobile Enforcement in den Jahren 2010 und in 2011?

18. Wie hoch waren die Betriebskosten für das manuelle System im Jahr 2010 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im manuellen System?

19. Wie hoch waren die Betriebskosten für das manuelle System im Jahr 2011 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im manuellen System?

20. Wie hoch waren die Betriebskosten für das automatische System im Jahr 2010 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im automatischen System?

21. Wie hoch waren die Betriebskosten für das automatische System im Jahr 2011 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im automatischen System?

22. Wie hoch waren die Kommunikationskosten für das Global System for Mobile Communications (GSM) im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

23. Wie viele Bartransaktionen wurden im Jahr 2010 und im Jahr 2011 durchgeführt?

24. Wie hoch war das Gebührenaufkommen über Tankkarten im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

25. Wie hoch war im Jahr 2010 und im Jahr 2011der Werbekostenzuschuss an die Firma AGES Maut System GmbH & Co. KG?

26. Wie hoch war die Vergütung aus Einzelverträgen im Jahr 2010 und im Jahr 2011, die nicht im Rahmenvertrag vereinbart sind?

27. Wie hoch war die Gesamtvergütung an AGES im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

28. Wie sieht die Bundesregierung das Angebot der Bietergemeinschaft, in dem es heißt, „Neu hinzukommende Bundesautobahnen und weitere Fernstraßen können bei einem nur geringen Kostenaufwand in das System integriert werden. Auch die Erweiterung auf andere Straßenklassen des untergeordneten Straßennetzes ist leicht möglich“, im Lichte der bis jetzt nicht realisierten Erweiterung?
29. Welche Änderungen wurden aufgrund der im Betreibervertrag verankerten Möglichkeit, Vorgaben für das Mautsystem während der Laufzeit des Vertrages zu ändern, durch den Auftraggeber durchgeführt?
30. Worin begründen sich die enormen Kosten, von denen Rolf Herzog in der FAZ vom 9. Oktober 2011 spricht, wonach „die Kosten die Hälfte der Einnahmen aus der Maut auffressen“?
31. Wie hoch wären die Erhebungskosten bezogen auf die Einnahmen aus der Maut bei einer Erweiterung auf Lkw mit 3,5 t bis 12 t?
32. Welche Berechnungsgrundlagen gibt es für diese Erhebungskosten?

Berlin, den 20. Januar 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333